

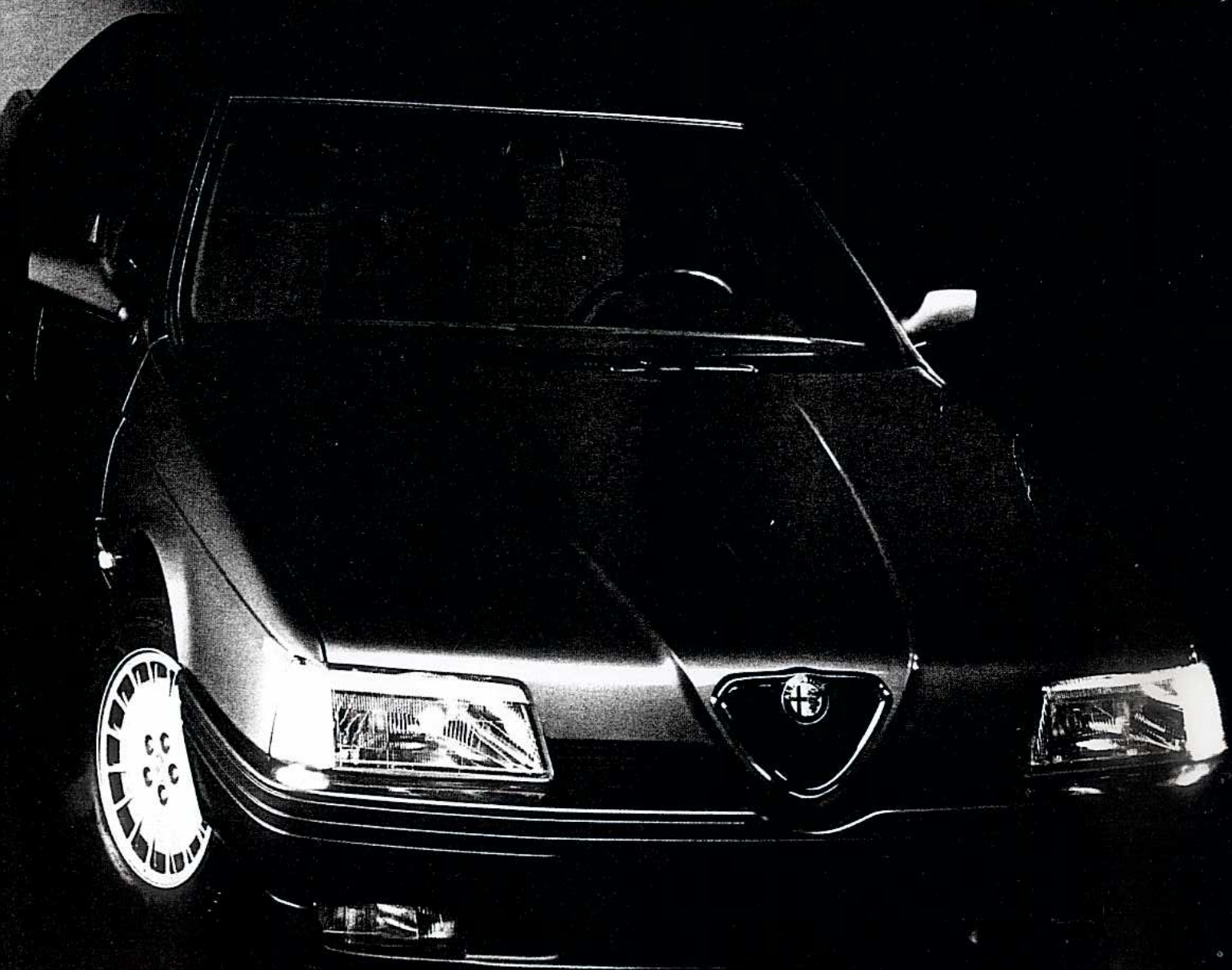
...a F. 50 / Gran Bretagna Lgs. 5 / Grecia Dr. 900 / Spagna Pts. 900 / Svizzera Frs. 14,50 / Svizzera Canton Ticino Frs. 14 / Usa \$ 11 /

...area \$ 12,95

Speciale Porsche, la storia  
dei grandi successi sportivi

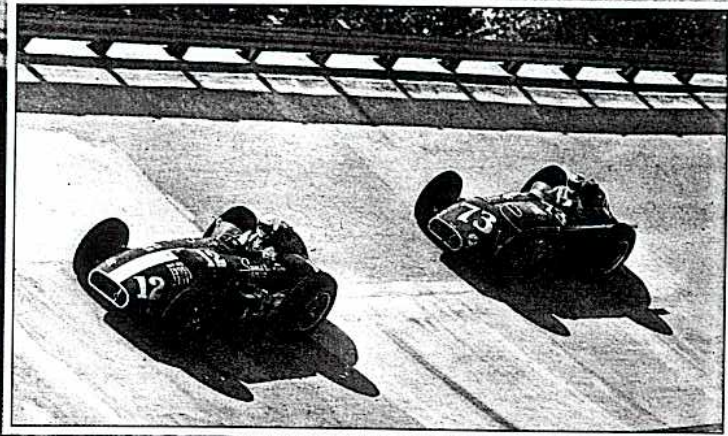
# AutoCapital

...ile - N. 9 - Settembre 1987 - Lire 6.500  
...abb. post. gruppo 111/70



 **Dossier 164, ecco come  
l'ammiraglia Alfa può battere  
BMW, Thema e Mercedes**

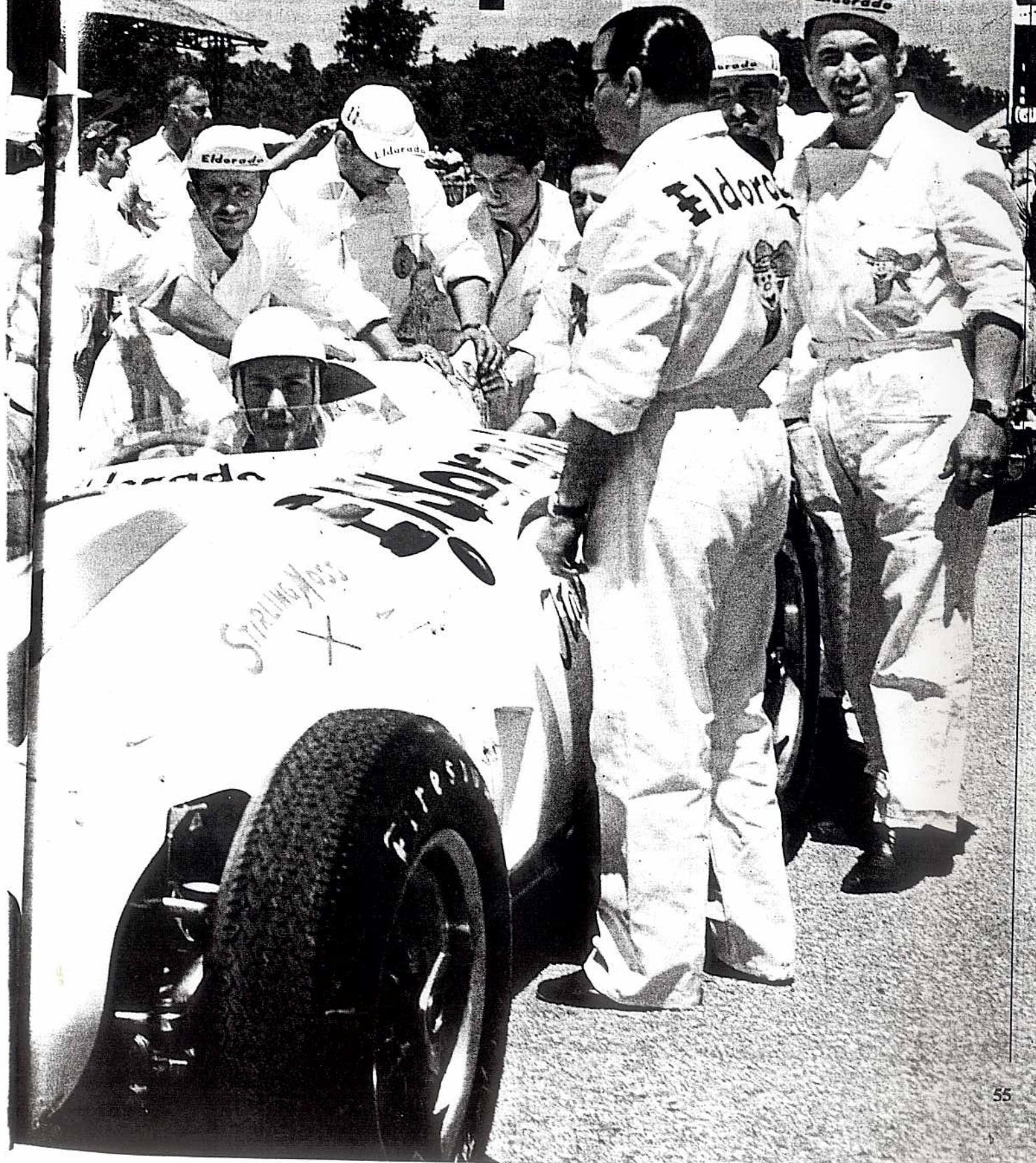
 **Prova della 750,  
la berlina 12 cilindri  
più veloce del mondo**



*Anniversari / 30 anni fa la pista più importante d'Italia si trasformò per un week-end nel catino più famoso d'America. I piloti spinti dal motore Offenhauser sfidarono Ferrari, Maserati e Cooper nella corsa più spettacolare degli anni 50*

# Monzanapolis

**D**opo Giuseppe Garibaldi, per tornare a incontrare un vero eroe dei due mondi (anche se non in senso storico, ma più semplicemente sportivo) è necessario attendere gli anni d'oro della carriera di Mario Andretti. Perché «Piedone», come da molti è stato ribattezzato per la sua capacità di tenere premuto il pedale dell'acceleratore con qualsiasi macchina



*Qui accanto, Stirling Moss sulla Maserati Eldorado (prima monoposto italiana a portare i colori di uno sponsor) sulla linea di partenza della seconda 500 Miglia di Monza, il 29 giugno 1958. In alto, una fase della prima edizione della gara, con Pat O'Connor su Sumar Special davanti a Andy Linden su McNamara. AutoCapital looks back at the two events which turned Monza's circuit into an American track for a week-end: the 500 Miles races of 1957 and 1958.*

Qui sotto, la partenza lanciata di una delle manche della prima 500 Miglia di Monza, corsa il 29 giugno 1957: la Giulietta Spider che funge da pace-car è appena rientrata ai box e sul traguardo le macchine passano in senso antiorario. In testa c'è Pat O'Connor. Nelle foto piccole, la maschera di olio e fatica dei piloti dopo la gara: in alto il vincitore dell'edizione '57, Jimmy Bryan, che l'anno seguente avrebbe vinto a Indianapolis; in basso Bob Veith, ottavo assoluto nell'edizione successiva, equipaggiato con uno dei primi caschi jet e con la tuta ignifuga.

na, ha vinto quanto c'era da vincere sia in America, sua patria d'adozione, sia in Europa, suo continente d'origine: dalla 500 Miglia di Indianapolis alla 24 Ore di Le Mans, dalle gare di stock-car che si corrono sugli ovali delle piste Usa al campionato del mondo di formula uno nel 1978, con la Lotus. Riaprendo una diatriba vecchia quanto l'automobilismo da corsa: gli americani, così spettacolari e folcloristici, così potenti e grandiosi, sono veramente più forti degli europei?

Una questione che investe tanto i piloti quanto le case, e che ha portato a

tanti duelli tra un capo e l'altro: Mario Andretti a parte, ceano: non ricordare la Ford scesa in stile (e con successo) contro la Fiat nel Mondiale marche anni 60, o le vittorie a ripetizione (1965 e '66) del team Lotus con Jim Clark e Graham Hill di Indianapolis, o ancora (per non andare troppo indietro nel tempo) l'impegno del team Beatrice affidato al tedesco Carl Haas nel Mondiale di formula del 1985 o la pole position, nel 1970, di Teo Fabi a Indianapolis? A periodicamente regolari ci sono europei vanno a sfidare gli americani a ca-

ro o piloti e auto a stelle e strisce che varcano l'Oceano con le intenzioni più bellicose.

Ma l'esempio più chiaro (e anche più spettacolare) di sfida diretta Europa-Usa ha avuto come teatro l'autodromo di Monza. Sono passati esattamente 30 anni e tre mesi dalla prima grande sfida che vide fronteggiarsi sull'anello di alta velocità della pista più famosa d'Italia (il famoso «catino», allora fresco di costruzione) i migliori rappresentanti dei piloti di Indianapolis e i più famosi corridori europei in una gara che, nella formula e nel tracciato, riproponeva i

temi caratteristici della celebre corsa dell'Indiana: 500 miglia da percorrere in tre manche successive guidando a tavoletta sull'ovale monzese di lastroni di cemento.

Un'occasione importante per gli appassionati, ma non solo per loro. Chi all'epoca non perdeva un gran premio scopriva una realtà che non avrebbe forse neppure immaginato: monoposto con l'abitacolo e i pesi spostati di lato per contrastare la forza centrifuga che si sviluppa girando a 300 all'ora sulle sopraelevate degli ovali, motori alimentati a miscela di alcool e benzolo, piloti

abbigliati come solo 10 anni dopo si sarebbe usato in formula uno (veri caschi jet di fibra di vetro in luogo di elmetti a scodella, tute trattate antifiama, fazzoletti ignifughi sul volto), misure di sicurezza (roll-bar e cinture) ancora sconosciute. Chi invece sfogliava ogni settimana le pagine di *Oggi*, di *Epoca* o dell'*Europeo* scopriva a sua volta un mondo altrettanto spettacolare e affascinante: macchine impressionanti, tappezzate di scritte pubblicitarie e dipinte nei colori degli sponsor invece che nel rigoroso monocolor del paese di appartenenza (le italiane rosse, le inglesi rosse, le francesi azzurre e così via), piloti che sembravano reduci della guerra di Corea, col sigaro piantato all'angolo della bocca anche in gara e i capelli tagliati a spazzola, staff di meccanici in tute impeccabili e tutte uguali, un spiegamento di mezzi allora inusitato. In una parola, uno spettacolo del massimo livello assicurato per tutti, intenditori e profani; un grosso avvenimento di cronaca e di costume, oltre che una gara di grande rilievo sotto il profilo puramente sportivo. Per i più giovani, la scoperta dell'America 12 anni dopo la liberazione d'Italia da parte dell'esercito alleato: con marche sconosciute di benzina al posto del chewing-gum e delle Camel e col rombo sordo dei quattro cilindri Offenhauser in luogo del boogie-woogie.

Alla vigilia della prima edizione della gara, in realtà, alcuni costruttori, sotto la spinta emotiva della tragedia di Guidizzolo che poche settimane prima aveva funestato la Mille Miglia del 1957, avevano dato forfait: a Monza, il 29 giugno di quell'anno, mancarono così alla prima 500 Miglia Ferrari, BRM e Gordini ufficiali. A contrastare il passo ai team americani rimasero dunque la Maserati e la Ecurie Ecosse di David Murray che presentava le Jaguar D già vittoriose nella 24 Ore di Le Mans.

La casa del Tridente, già impegnata nella formula uno (con una 250 F Manuel Fangio avrebbe vinto quell'anno il suo quinto e ultimo titolo mondiale) e nel campionato marche, affrontò la 500 Miglia con scarsa preparazione. Le due vetture preparate per Jean Behra (una monoposto 250 F con un nuovo 12 cilindri di 3.500 cc erogante 350 Cv e una 450 F derivata dalla 450 S con motore ridotto a 4.200 cc) subirono gravi guasti durante le prove e non presero il via. Stessa sorte toccò al privato Bornigia, che si era iscritto alla gara con una vecchia Ferrari 12 cilindri. La migliore formazione europea rimaneva, quindi,



**Americani alla 500 Miglia di Monza:** qui sotto, dall'alto, Tony Bettenhausen (Novi Special) ai box nel '57; Pat O'Connor (Sumar Special) e Eddie Sachs (Jim Robbins Special) nella stessa gara. Al centro, gli europei: dall'alto, Stirling Moss (Maserati Eldorado) con Mike Hawthorn (Ferrari); Jack Fairman (Lister Jaguar monoposto) nel 1958; ancora Fairman (Jaguar D) l'anno prima. Pagina a fianco, foto grande: chi è il pilota messicano con gli occhiali da sole che osserva la John Zink Special di Troy Ruttman ferma ai box? Il

primo lettore e il primo abbonato che daranno la risposta esatta telefonando allo 02/25.84.38.51 (sono esclusi i vincitori di un qualsiasi Mystery car degli ultimi 12 mesi) riceveranno un abbonamento e il rinnovo dell'abbonamento per un anno in omaggio. In basso: il riposo di Stirling Moss (a sinistra) e Juan Manuel Fangio all'edizione 1958.

quella inglese, con tre Jaguar D con motore sei cilindri in linea di 3.442 cc, di cui soltanto quello della vettura di Jack Fairman era a iniezione indiretta e

capace di 290 Cv a 6.500 giri. La carrozzeria delle Jaguar era quella usuale delle biposto sport, con la caratteristica pinna direzionale. La folta rappresentanza americana schierava invece diecimotto vetture, delle quali otto con motore quattro cilindri Offenhauser da 4.200 cc alimentato a miscela alcool-idrocarburi e iniezione Hillborn, con potenza intorno ai 360 Cv a 6.500 giri, e due Novi Special con motore otto cilindri da 2.800 cc sovralimentato da un compressore centrifugo di derivazione aeronautica, con potenza intorno ai 600 Cv a 8.000 giri. Tutte le dieci vetture erano

dotate di cambio a due marce. Tra i piloti americani c'erano due vincitori di Indianapolis, Troy Ruttman e Johnny Parsons, e poi il due volte campione d'America Jimmy Bryan. Tony Bettenhausen e i non meno veloci Pat O'Connor, Eddie Sachs, Andy Linden, Ray Crawford, Bob Veith, Paul Russo. La prima edizione della 500 Miglia di Monza si basava su un regolamento del tutto simile a quello di Indianapolis, per cui la gara si svolgeva in tre manches di 63 giri per 267,750 km ciascuna. La partenza era lanciata, dietro una

pace-car: in mancanza di Ford Thunderbird e Chevrolet Corvette, a Monza il compito di guidare la muta delle auto nel giro di lancio fu affidato a una Lancia Aurelia B 24 e a una Giulietta Spider. Per la prima manche lo schieramento di partenza era quello risultante dai migliori tempi nelle prove, per le manche successive si teneva conto dell'ordine d'arrivo delle precedenti. In prima fila, al momento del primo via della giornata, c'erano Tony Bettenhausen, che aveva fatto il miglior tempo (53" 8/10) girando a 284 di media con la sua Novi Special, e Pat O'Connor,

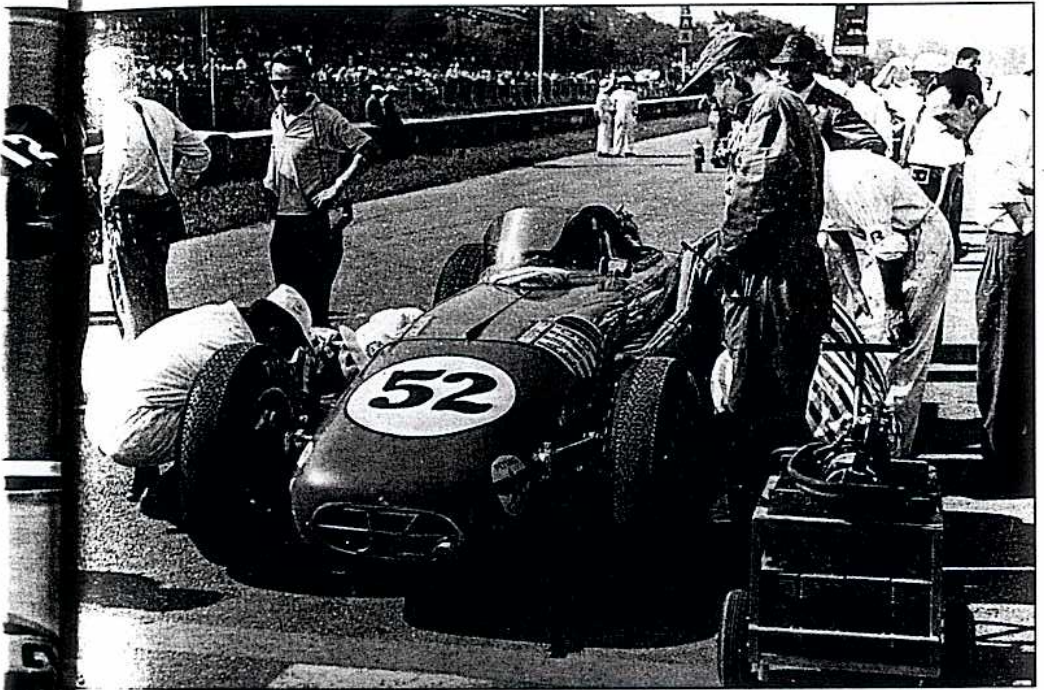
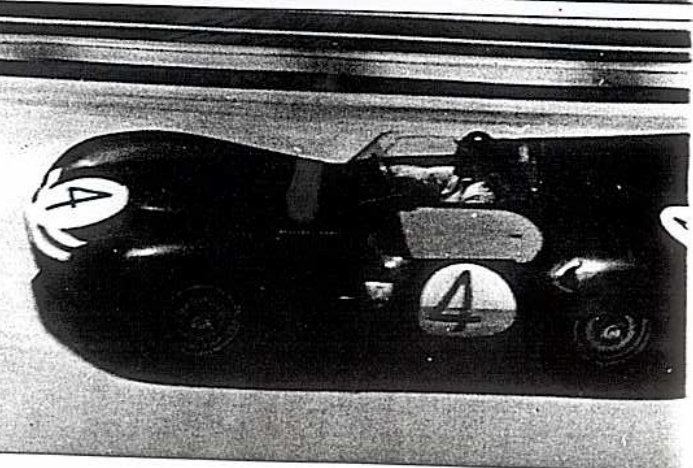
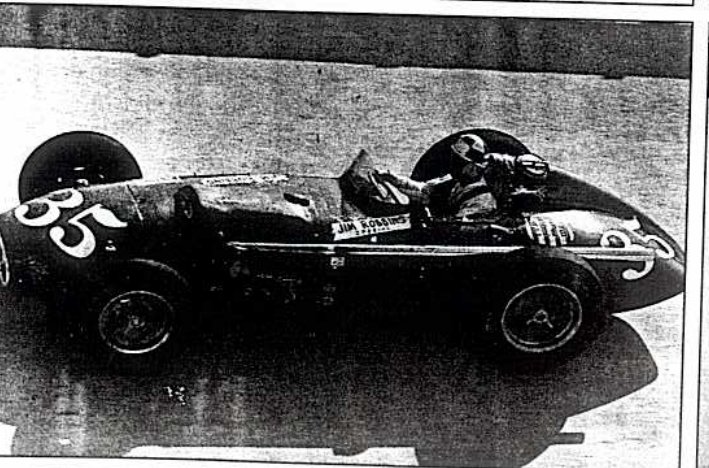
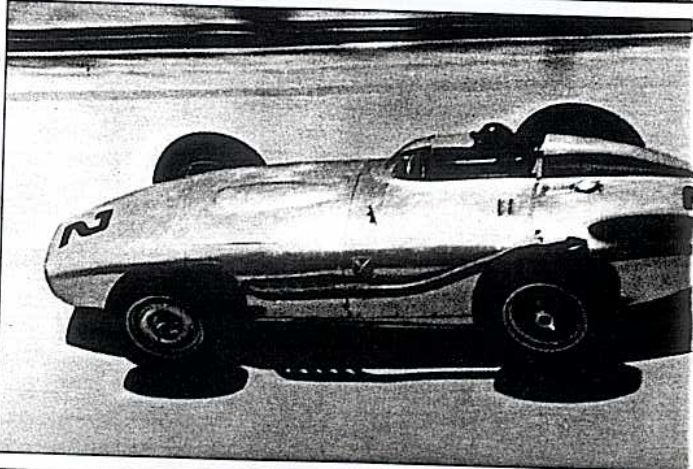
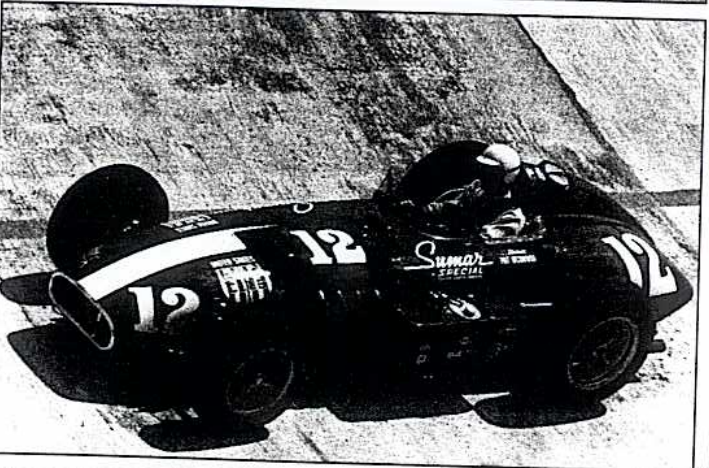
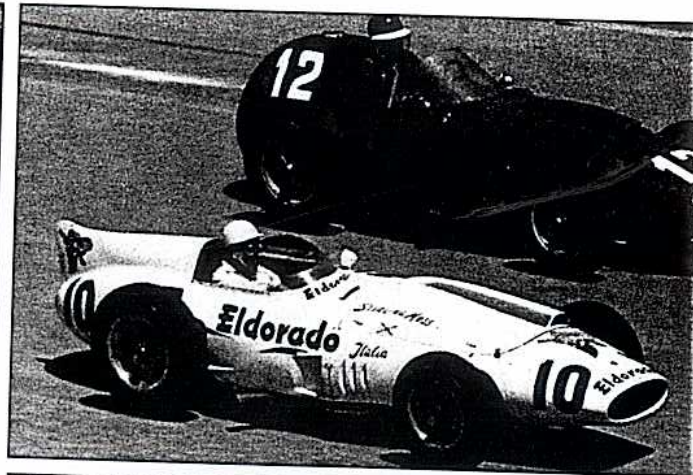
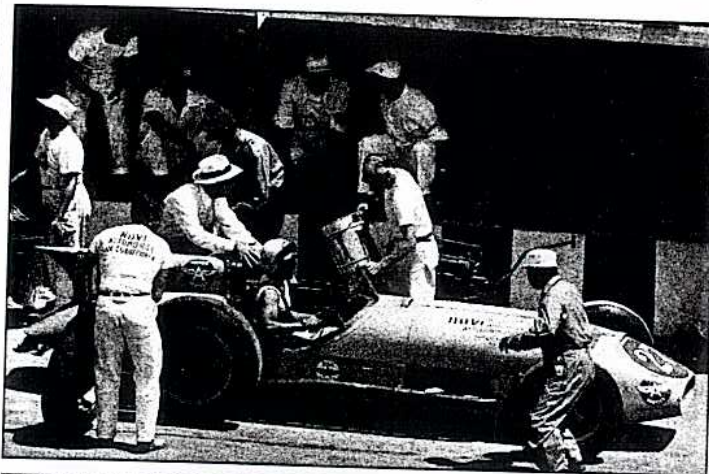
che aveva qualificato la sua Sumar Special a 279,1 km/h. Il migliore degli europei era John Lawrence, in 11ª posizione con 1'02" 7/10 e una media di 244 km/h; Behra, con la Maserati, aveva girato in 1'03" 5/10, a 240 km/h. Nella prima manche Jimmy Bryan si affermò davanti a O'Connor e a Linden. Nella seconda manche, effettuata dopo un intervallo di novanta minuti, fu ancora Bryan ad avere la meglio davanti a Ruttman, Parsons e Crawford. Nella terza manche Bryan si limitò a controllare la corsa giungendo secondo dietro a Ruttman, assicurandosi la vittoria.

Le tre Jaguar di Fairman, Lawrence e Sanderson si classificarono rispettivamente al quarto, quinto e sesto posto. La gara era stata molto spettacolare e seguitissima dal pubblico. Gli americani avevano dato spettacolo affrontando le curve affiancati a tre a tre.

Come a Indianapolis, anche a Monza per l'occasione si girava in senso antiorario, contrariamente al solito. I piloti europei non sembravano avere incontrato problemi a causa della novità. Ma non tutto era andato per il verso giusto: sottoposte al continuo martellamento delle fitte giunzioni della pavimentazione della sopraelevata le sospensioni di alcune auto avevano ceduto di schianto e le gomme di un po' tutte le macchine erano andate in crisi, per non parlare delle crepe che si erano aperte nei telai in alluminio delle due Novi Special e nei serbatoi di alcune delle monoposto venute dall'America. E, per fortuna o per calcolo, nessuno si era reso conto del fatto che, in caso di uscita di pista, le macchine sarebbero andate incontro al guard-rail nel senso opposto a quello in cui la barriera era stata costruita, incontrando cioè col muso le giunzioni del guard-rail nei punti in cui ciascun segmento della barriera elastica si congiungeva col segmento successivo.

La prima edizione della 500 Miglia ebbe comunque una vasta eco di consensi in tutto il mondo e gli organizzatori furono incoraggiati a organizzare la seconda edizione per l'anno successivo. La grande sfida fra gli europei e gli americani si era compiuta e questi ultimi avevano dimostrato la loro superiorità legata all'esperienza di Indianapolis. Spettava ora agli europei fare tesoro della prima esperienza.

Così, nel giugno '58, il lotto dei partecipanti alla seconda 500 Miglia di Monza risultò più completo. Gli americani presentavano un'ottima formazione, con Bryan fresco vincitore di Indianapolis



Qui sotto, una spettacolare veduta della pista d'alta velocità di Monza durante la prima edizione della 500 Miglia, con una Jaguar D davanti a due monoposto americane; i segnali luminosi visibili sulla torre Fiat spiegano che Jimmy Bryan è in testa e che mantiene una media di 256,2 km all'ora; lo seguono Pat O'Connor e Andy Lynden. Pagina a fianco, dall'alto, il ritiro di Luigi Musso nella seconda manche dell'edizione 1958; serbatoio incrinato su un'americana; la Maserati di Moss dopo l'incidente alla seconda 500 Miglia di Monza.

### Le americane alla 500 Miglia 1958

Macchina	Motore	N. cil.	Cilindrata (cc)	Potenza (Cv)	Reg. giri
Bob Estes Special	Offenhauser	4	4.182,3	340	6.000
Agajanian Special	Offenhauser	4	4.182,3	350	6.500
Jim Robbins Special	Offenhauser	4	4.182,3	340	6.000
Hoyt Machine Special	Offenhauser	4	4.185,8	360	6.500
D.A. Lubricant Special	Offenhauser	4	4.185,8	360	6.500
Dean Van Lines Special	Offenhauser	4	4.120,5	360	6.500
Bowes Seal Fast Special	Offenhauser	4	4.120,5	350	6.000
John Zink Special	Offenhauser	4	4.120,5	360	6.500
Maguire Mirror Glaze Special	Offenhauser	4	4.120,5	350	6.500
Sclavi & Amos Special	Offenhauser	4	4.120,5	350	6.500
Fuel Injection Special	Offenhauser	4	4.110,1	350	6.500
Belond A.P. Special	Offenhauser	4	4.110,1	380	6.500



De Biasi

nel mese precedente, e uno stuolo di giovani promesse tra cui Jim Rathmann, Johnny Tomson, Don Freeland, Jimmy Reece, Arthur Foyt. Le loro vetture presentavano migliorie aerodinamiche notevoli: alcuni alti e ingombranti motori Offenhauser, per esempio, erano stati fortemente inclinati per diminuire la sezione frontale delle macchine. La Ferrari partecipava con due auto diverse, la 412 MI motorizzata col dodici cilindri di 4.032 cc preso a prestito dalla sport e la 326 MI, una monoposto della serie Dino formula uno con motore sei cilindri a V portato a 3.210

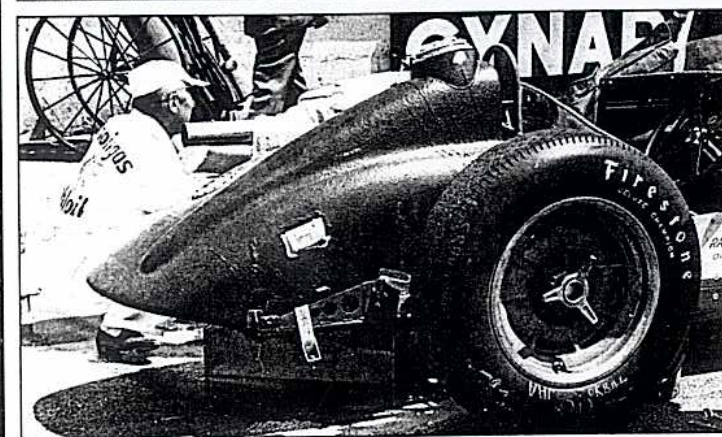
cc, pilotate rispettivamente da Luigi Musso e da Phil Hill con Mike Hawthorn in veste di riserva. La Maserati, che per l'occasione veniva per la prima volta sponsorizzata dall'industria di gelati Eldorado, scendeva in pista con la 420 M, una monoposto con telaio di nuovo disegno sul quale era stato montato il potente 8V della 420 F alimentato a miscela di alcool per aumentarne la resa, ed equipaggiata con cambio a due marce come le americane. Alla guida: Moss. La Ecurie Ecosse disponeva di due Jaguar D sport affidate a Ivor Bueb e

Masten Gregory e di una inedita Lister-Jaguar monoposto pilotata dall'esperto Fairman. Harry Schell portava in pista una vecchia dodici cilindri Ferrari formula uno iscritta da Luigi Chinetti. Manuel Fangio, campione in carica di questo tipo di corse, per accontentare i suoi sponsor si era iscritto alla corsa con una Dean Van Lines Special. Il binomio Ferrari-Musso fece sua la pole position stabilendo in prova l'eccezionale media di 281,077 km/h, ma dovette arrendersi già nella prima manche, col pilota fermato da un principio di avvelenamento provocato dai gas di scarico degli avversari. Gli stessi sintomi furono avvertiti da Moss. La prima manche fu così vinta da Rathmann davanti a Bryan, Veith e Moss. Nella seconda manche la media sul giro dei piloti di testa si stabilizzò fin dal principio sul tempo di 55 secondi. Dopo un avvio tiratissimo, col solito Rathmann in testa ma con Moss e la Maserati alle sue calcagna fra il tifo entusiastico dei tifosi del Tridente, verso metà corsa il pilota inglese accusò ancora un principio di intossicazione che lo fece scendere fino al quinto posto. Vinse ancora Rathmann davanti a Veith, Bryan, Ruttman e Moss. Ultima, la Ferrari di Luigi Musso-Phil Hill. Nella terza manche partiva anche Manuel Fangio, che in precedenza aveva avuto noie al motore della sua vettura. Rathmann, Bryan e Veith scattarono in testa con Foyt e Moss a ruota. La Ferrari, nelle mani di Hawthorn dopo il ritiro di Musso, a sua volta intossicato dai gas respirati nel corso della manche precedente navigava in coda. Prima Veith, poi Moss, dopo due spettacolari incidenti dovettero ritirarsi. Ma gli spettatori di Monza si riebbero subito da questa delusione osservando la Ferrari di Hawthorn, al quale a sua volta aveva dato il cambio Phil Hill, che guadagnava posizioni su posizioni fino a portarsi al terzo posto. Sul traguardo la Ferrari arrivò terza dietro Bryan. Nonostante il successo, la 500 Miglia di Monza non venne più ripetuta. Le spese di trasferta fin troppo elevate per i piloti americani e la totale mancanza di gettito pubblicitario consigliarono gli organizzatori a una maggiore prudenza. La terza edizione, sempre rinviata, non fu mai realizzata e così i piloti europei persero per molto tempo l'opportunità di cercare di battere gli specialisti americani in questo tipo di corsa. Fino a quando Jim Clark...

Franco Zagari



Farabola



F. Zagari



Farabola